50 GR

NR. 19

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

22 Październik 1935 r.



PP. Dekoracja Dyr. inż. K. Godlewskiego



Z Ustjanowej. (Szybowiec szkolny)



Z Tygodnia L. O. P. P.





SUKCESY SZYBOWNICZE

Pierwszy krajowy konkurs szybowcowy w Ustjanowej został już zakończony. Lista sukcesów lotnictwa polskiego znów zapełniła się szeregiem cyfr rekordowych, określających czas lotu, jego wysokość i długość.

W czasie zawodów padały rekordy jeden za drugim, wykazując wynikami wysoki poziom i rozwój naszego szybownictwa.

I tak:

Przelot:

Rekord p. Ofierskiego Michała z 1.IX. 1934 r. o długości przelotu 210 klm. na szybowcu nie został dotychczas pobity.

Wysokość:

Rekord p. Ofierskiego Michała z 1934 r. na wysokość lotu 2251 m. został pobity na zawodach w Ustjanowej przez por. Włodarkiewicza, który osiągnął wysokość lotu na szybowcu 2630 mtr.

Czas:

Rekord p. Dyrgały na czas lotu na szybowcu, wynoszący 14 g. 38 min. (z tego 4 godz. 55 min. w nocy), został pobity przez p. Oleńskiego, który osiągnął 20 godz. 13 min. lotu, z tego 11 godz. i 15 min. w nocy.

W rekordach kobiecych najlepszy czas lotu posiadała p. Modliboska z 1934 r., wynoszący 9 godz. 30 min.

Rekord wysokości lotu należał dotychczas do p. Younga, która w 1934 r. osiągnęła na szybowcu 975 mtr. Ta sama zawodniczka na zawodach w Ustjanowej osiągnęła wysokość 2235 mtr.

Widzimy zatem, że polskie szybownictwo może się poszczycić szeregiem sukcesów, o pierwszorzędnem znaczeniu i wartości, stawiających Polskę w pierwszym rzędzie państw, kroczących na czele szybownictwa światowego.

Sukcesy, jakie lotnictwo polskie osiągnęło w tej dziedzinie, dowodzą nietylko indywidualnych wartości zdobywców pierwszych miejsc i rekordzistów, ale są wyrazem wartości całego szybownictwa.

Tylko dzięki pracy i zdolnościom naszych instruktorów, dzięki dobrym konstrukcjom szybowniczym, dalej, dzięki doskonałym terenom szybowniczym, można było osiągnąć te rezultaty, jakie widzieliśmy na zawodach w Ustjanowej.

Duch lotniczo-sportowy zawodników, ich nastawienie i ambicja, wreszcie zamiłowanie do lotnictwa są temi czynnikami, które składają się na wartości charakteru i morale szybowników, decydujących o powodzeniu.

Po zwycięstwach lotnictwa sportowego w Challenge'u, po sukcesach odniesionych przez naszych baloniarzy w Gordon Bennett'cie, przyszła kolej na naszych szybowników, którzy już dzisiaj mogą zupełnie śmiało zmierzyć swe siły z szybownikami zagranicznymi.

Dziś szybownictwo objęło w swe posiadanie umysły i serca młodzieży całej Polski. Do kół szybowcowych rozsianych na terenie całego państwa, garnie się ona z zapałem, aby móc po zdobyciu odpowiedniego wyszkolenia rozwinąć skrzydła ikarowe i poświęcić się na usługi ukochanego lotnictwa.

Szybownictwo musi stać się sportem lotniczym całej młodzieży polskiej, albowiem ono nietylko uczy latania, ale równocześnie kształci i wyrabia charaktery, oraz dusze młodego pokolenia.

Młody człowiek, szybujący w powietrzu, odnosi cały szereg przepięknych wrażeń, kształci swą wolę i mózg, zmuszając się do umiejętności powzięcia mądrej i celowej decyzji. Od niego samego zależy prawidłowość lotu i jego bezpieczeństwo.

W szkole szybownictwa nauczy się być nietylko dobrym lotnikiem, ale równie dobrym obywatelem kraju, gotowym do poniesienia największych ofiar dla jego obrony.

L.O.P.P. rozumie b. dobrze znaczenie szybownictwa dla wychowania naszej młodzieży, dla rozwoju lotnictwa i obronności kraju. Jednym z głównych celów L.O.P.P. jest popieranie szybownictwa i jego rozwoju. L.O.P.P. finansuje całą akcję szybowniczą w Polsce, a jak świadczą wyniki, osiągnięte na zawodach w Ustjanowej, urządzonych kosztem Zarządu Głównego L.O.P.P., praca i środki wyłożone na ten cel wydały znakomite rezultaty.

I w dalszym ciągu szybownictwo może liczyć na pełne poparcie moralne i materjalne ze strony instytucji, która pośrednio tak ważną rolę odgrywa w rozwoju naszego lotnictwa i szybownictwa.

A. W.



Po dekoracji odznaką honorową LOPP w Zarządzie Głównym LOPP. Siedzą od prawej: Nacz. M. Myśliński, Prezes Zarządu Głównego LOPP gen. dyw. inż. Leon Berbecki, Dyr. inż. K. Godlewski, Dr. W. Przygoda, Ppłk. R. Orzechowski, Ppłk. dypl. W. Jasiński, Ppłk. W. Ostrowski, Mjr. W. Sekunda, Mjr. inż. Wł. Wojciechowski, Płk. M. Maciejowski, Prof. Dr. M. T. Huber, b. min. inż. A. Kühn, Prezes Rady Głównej LOPP.

CO, GDZIE I KIEDY?

Ostatnie imprezy. — Modelarskie zawody. — Błędy. — Alarm lotniczy. — O balonach i rekordach. — RWD-9 dla Francji. — Nowe szybowiska. — Lot Karpińskiego.

Zainteresowanie społeczeństwa wydarzeniami lotniczemi w kraju ogniskowało się we wrześniu, w Warszawie, na Gordon - Benett'cie.

W październiku przeniosło się ono na Małopolskę.

Do Ustjanowej na pierwsze krajowe zawody szybowcowe, do Lwowa na zawody modelarskie, do Krakowa na zlot z ziemią na Kopiec Wodza.

Z Ustjanowej reportaż był dwa tygodnie temu, dziś dajemy artykuł naczelny i stronę rozkładową. O Krakowie będzie w numerze następnym. Zawody modelarskie opisał w Nr. 18 p. Onoszko, zaś tabelę wyników podał znany instruktor modelarstwa, por. Grzeszczak (proszę nie identyfikować z Ojcem Szybownictwa Polskiego — inż. Grzeszczykiem). Z powodu braku miejsca, nie umieścił p. Grzeszczak w sprawozdaniu nazwisk zdobywców plakiet, oraz przeoczył zwycięzcę, nagrodzonego karabinkiem — darem kuratora lwowskiego okręgu szkolnego. Nagrodę tę, jak wiedzą uczestnicy zawodów, zdobył junior-uczeń p. Henryk Mytykowski. (Dziś autor tabeli prosił mnie o przeproszenie pominiętych i obiecuje braki uzupełnić).

Skoro zacząłem od przyznawania się do błędów redakcyjnych, muszę poprosić o przerobienie w Nr. 17 (na str. 13 w 15 wierszu od końca) protoplastów na potomków, zaś w mojem „Co, gdzie i kiedy" w wierszu 15-ym od końca **Skautów** na **Skniłów.** Nie wiem, zecer, czy korektorka w ostatniej chwili „ulepszyli" imię własne lotniska, podane w rękopisie. Zdawało im się zapewne, że tak będzie ładniej i zrozumialej.

Teraz chciałbym powiedzieć parę słów o przebiegu próbnego alarmu lotniczego, który odbył się w stolicy dnia 2-go października r. b.

Miał on charakter nieco odmienny od ćwiczeń OPL, przeprowadzonych przed dwoma laty. Wówczas poprostu z chwilą nalotu, światło wyłączyły centralnie miejska elektrownia i gazownia. Obecnie, zdecydowano przeprowadzić próbę w warunkach bardziej życiowych. Mieszkańcy stolicy mieli sami zgasić światła, albo szczelnie zasłonić okna. Alarm trwał przeszło pół godziny i, nie wywołał poważniejszych zaburzeń w ruchu ulicznym. Specjalna komisja, złożona z przedstawicieli wojska i Komisarjatu Rządu, wystartowała na samolotach z Okęcia i obserwowała sprawność realizacji wydanych zarządzeń. Porobiono dużo ciekawych spostrzeżeń. Sporo roboty miała policja i inspektorzy O. P. L. G. Niektórzy z nich, pragnąc wykazać swoją gorliwość wogóle kazali gasić światło ,niezależnie od tego, czy okna były mniej, czy więcej szczelnie zasłonięte. Co pewne, to pewne. Kary na wszelki wypadek też kazano płacić. Złodzieje kieszonkowi i mieszkaniowi jakoś, jak pisano, dziwnie niewykorzystali dla celów zawodowych ciemności panujących w Warszawie. Wykazali tem większe uświadomienie obywatelskie, niż fachowe.

Zresztą nie zajmujmy się tu cudzemi problematycznemi zarobkami, a jeśli ktoś koniecznie już chce posłuchać o zyskach i stratach swoich bliźnich, ten niech raczej przeczyta sobie o pieniądzach zdobytych pięknie i uczciwie. Podaję poniższy wykaz, ulegając licznym prośbom czytelników i proszę pamiętać, że dla zawodników ważną była nie kwota nagrody, a zajęte miejsce i wyczyn sportowy. I o tem pomyśleć proszę, że ludzie istotnie kochający lotnictwo nie są „chytrzy na pieniądze".

Burzyński i Wysocki zdobywając swoim lotem puhar, ustanowili dwa nowe światowe rekordy, nie tylko dla swojej, ale i dwóch wyższych kategorji balonów. To znaczy, że takiej odległości i tego czasu nie przebył dotąd nikt, nie tylko na takim balonie, jak Polonja (2.200 m^3), ale nawet na większych (3.000 i 4.000 m^3 pojemności). Zapamiętajmy sobie cyfry: **odległość 1.650 km. 474 m. Czas: 57 godz. 54 min.** (poprzednie rekordy należały do Amerykanów).

Podział nagród w zawodach o puhar Gordon-Bennetta jest następujący: Puhar przechodni im. Gordon-Bennetta (4-ty z rzędu), ufundowany przez dziennik „Chicago Daily News" zdobyła dla Aeroklubu R. P. załoga balonu „Polonja II", kpt. Burzyński i por. Wysocki. Pozatem załoga ta otrzymuje nagrodę regulaminową w kwocie 10.000 zł. oraz nagrody honorowe dla pilota i pomocnika pilota zwycięskiego balonu. Drugą nagrodę regulaminową w kwocie 7.000 zł. oraz nagrody honorowe zdobyła załoga „Warszawy": kpt. Janusz i por. Wawszczak, 3-cią — 4.000 zł. — Demuyter i Hoffmans, 4-tą — 2.500 zł. — załoga „Erich Deku" Götze jr. i Lohmann, 5-tą — 1.500 zł. — Hynek i Pomaski, 6-tą — 1.200 zł. — załoga „Torunia" — ten Bosch i van Tijen, 7-mą — 1.000 zł. — załoga balonu „Maurice Mallet" — Dollfus i Jaquet, 8-mą 800 zł. — załoga „Lorraine" — Boitard i Cormier.

Według klasyfikacji klubowej nagrody zdobyli: nagrodę P. Prezydenta Rzplitej dla Aeroklubu R. P. kpt. Burzyński i por. Wysocki, nagrodę prezydenta Warszawy dla Aero-Club Royal de Belgique Demuyter i Hoffmans i Aeroklubu R. P. dla Aero-Club von Deutschland — Götze i Lohmann.

Podział nagród specjalnych jest następujący: nagrodę zespołową Ministra Komunikacji (dla klubu narodowego, którego zespół dwóch najlepiej sklasyfikowanych balonów osiągnął najlepszy wynik średni) zdobyły załogi balonów „Polonia" i „Warszawa": kpt. Burzyński, kpt. Janusz, por. Wysocki i por. Wawszczak. Nagrodę Ministra Spraw Wojskowych (dla najlepszego pilota wojskowego zawodowego) — kpt. Burzyński. Nagrodę Ministra Spraw Zagranicznych (dla najlepszej załogi zagranicznej) zdobyła załoga balonu „Belgica" Deymuter i Hoffmans. **Nagrodę krajową LOPP (dla najlepszej załogi polskiej) — kpt. Burzyński i por. Wysocki.** Nagrodę przewidywania P. L. L. „Lot" (za lądowanie najbliżej miejsca podanego przez siebie przed startem) zdobył Demuyter. Nagrody wytrwałości (za długotrwałość lotu zdobyli): 1) 1.200 zł. — kpt. Burzyński i por. Wysocki, 2) 800 zł. — kpt. Hynek i por. Pomaski, 3) puhar srebrny — Demuyter. Nagrodę szybkości, wazę kryształową w bronzie (za największą średnią szybkość na całej trasie lotu w linji prostej) zdobył pilot balonu „U. S. Navy" — Tyler.

Zaczynam spostrzegać, że wśród społeczeństwa sukcesy baloniarstwa wydają już owoce i to, śmiem zauważyć, może aż nazbyt obfite. Młodzież zawiązuje dziś sekcje modelarstwa balonowego, zaś ilość członków sekcyj balonowych aeroklubów wciąż wzrasta Naturalnie, że niema w tem nic złego, przeciwnie. Użyłem słowa **nazbyt**, żeby określić własne, ściśle osobiste przekonanie, którem nikogo sugerować nie zamierzam. Baloniarstwo jest sportem, sportem bardzo pięknym, lecz zainteresowania młodzieży powinny kroczyć raczej w innym kierunku. Dobrze by było (znowu mniemanie osobiste) gdyby balony pozostawić jako sport dla ludzi starszych i dla pań. Dla naukowców — owszem, czemu nie? Ale dla młodzieży męskiej, z której może mieć kraj 100% korzyści w razie wojny, droga prowadzi na maszyny cięższe od powietrza. Zresztą powrócę kiedyś do tego tematu i do obrony mej tezy, — teraz chcę podkreślić, że zwycięstwo Polonii i Warszawy to niesłychanie silny argument, przekonywujący, jak nasz przemysł balonowy stoi wysoko. (W tym miejscu oddaję ukłon mjr. inż. Mazurkowi).

Nie tylko balonowym przemysłem szczycić się możemy. Kto mógłby przypuścić 10 lat temu, że możliwe będzie, by nie my od Francji, lecz Francuzi od nas kupili samolot. Tymczasem niedawno czytaliśmy w całej prasie, że p. Kazimierz Chorzewski, pilot Doświadczalnych Warsztatów Lotn. wystartował do Paryża, mając za pasażera kapitana Ponton d'Amécourt, francuskiego Attaché Lotniczego. Polecieli na RWD-9 zakupionym przez francuskie władze lotnicze.

Rosną skrzydła Rzeczypospolitej i radują serca polskie. Budują się samoloty. Powstają nowe ośrodki szkolenia. Pięknym terenem okazała się Góra Jesionowa nad brzegiem jeziora Szelment koło Suwałk. Jest to szybowisko L. O. P. P., w którego założeniu wybitny udział wzięli podoficerowie.

Harcerze także nie próżnują. Pod Nowym Sączem w Tęgobrzegu, wynaleźli bardzo dogodny, a równocześnie malowniczy teren szybowcowy.

Wszyscy z zaciekawieniem śledzimy napewno w pismach codziennych przebieg lotu mjr. pil. Karpińskiego, który leci z mechanikiem p. Rogalskim. Nie będę więc o tem się rozpisywał. Przypomnieć jednak wypada, że trasa zamierzonego raidu wynosi w obie strony 35.000 km. Samolot jest typu Lublin R-23, konstrukcji inż. Rudlickiego, wykonany w lubelskiej wytwórni lotniczej. Silnik Wrighta chłodzony powietrzem, o mocy 220 MK również pochodzi z wytwórni polskiej, mianowicie z Polskich Zakładów Skody. Lotnicy nasi zabrali ze sobą czarkę wody wiślanej dla kolonji polskiej w Australji i zamierzają w drodze powrotnej przywieźć urnę z ziemią przeznaczoną na Kopiec Marszałka z najwyższego szczytu w Australji o wys. 2.234 m., noszącego imię Kościuszki. (Na fot. mjr. Karpiński przed startem). **7.13.**





O Etjopach słów kilkoro...

JULJUSZ BAYKOWSKI

JAKO-ŻE kociołek afrykański zaciekawia dziś całą Europę, chcę tu coś niecoś powiedzieć o Etjopach, o samolotach i o ich wzajemnym stosunku. O włoskiem lotnictwie pisał nam już mjr. pil. Wojtyga w Nr. 15 „Lotu". A potem wiele prasa codzienna. Powtarzać licznych depesz nie zamierzam. Pomiętamy, jak czytaliśmy komunikaty włoskie i niemieckie z dnia 3.X.

... 9 samolotów Caproni ze słynnej eskadry „La disperata" poleciało nad Aduę. Dwóch młodych Mussolinich, Vittorio i Bruno wzięli w locie udział. Tej rodzinnej wycieczce przewodniczył hr. Ciani, zięć Il Duce, minister propagandy Italji.



Zrzucono wiele ulotek, by namówić wojska nieprzyjacielskie do zaprzestania zbrojeń. W tym samym czasie z Addis-Abeby i Londynu komunikowano, że propagandowym materjałem były nie ulotki, tylko bomby i że spadały na ludność cywilną, wybierając specjalnie kobiety i dzieci. Następne komunikaty włoskie pisały o coraz to nowych lotach wywiadowczych i propagandowych, podczas których samoloty były gęsto ostrzeliwane, to też broniły się. Równocześnie Abisyńczycy uskarżali się, że tępią im niepotrzebnie małżonki i progeniturę.

Dalej, jeśli chodzi o lotnictwo włoskie, treść komunikatów stawała się coraz zgodniejsza. Włosi pisali, że rzucają bomby, Abisyńczycy, że ich cały naród nosi broń i walczy. Kobiety i wyrostki też.

Skończmy jednak z lotnictwem italskiem i „Disperatą". Nie wiem czemu, bawi mnie nazwa „straceńców", dana eskadrze zawczasu i nie wiem dlaczego przypomina mi się hiszpańska „niezwyciężona armada", oraz rosyjskie przysłowie: „nie chełp się idąc w bój" (nie czwanis' jeduczi na rat').

Pomówmy o „Habesji" (pierwotna nazwa negusowego państwa Habesz — po arabsku = mieszanina plemion) i jej skrzydlatych rycerzach.

Pionierem lotnictwa tego kraju jest sam król królów, od daty swego chrztu powietrznego, którego mu udzielili Anglicy w Adenie, jeszcze jako rasowi Tafari. Działo się to za panowania wszechpotężnej i długowiecznej królowej Zaodifu, wnuczki wielkiego Menelika, w roku 1928.

Królowa była konserwatystką i nie miała zbytniego zaufania do „niebezpiecznych pociągów powietrznych", jak nazywała samoloty.

Pierwszy raz Addis-Abeba zobaczyła pokazy konkurujących ze sobą samolotów 28 września 1928 roku, na święcie narodowem Maskala. Zezwolono na loty po długich zabiegach u monarchini rasa Tafari'ego, który nosił już ambitne myśli w niekoronowanej jeszcze głowie.



O wpływ i rynki zbytu dla przemysłu lotniczego zabiegali równocześnie Niemcy i Francuzi. Junkersa demonstrował pilot von Engel, Poteza — André Maillet.

Niedługo potem nadarzyła się okazja i lotnictwo wywdzięczyło się obecnemu negusowi, pomagając do zdobycia tronu. I to zarówno francuskie, jak niemieckie. Każde na swój sposób. Junkers pewnego pięknego dnia skapotował w Dessie i, wieziony przez Engla do doktora w Addis-Abebie, chory wujaszek rasa, (poniekąd kandydat na tron) Dedias Wolde Selassie... wyleczył się raz na zawsze z wszelkich dolegliwości doczesnych.

Francuskie Potezy natomiast w marcu i kwietniu, podczas, kiedy dogorywała cesarzowa, pomogły rasowi Tafari w inny, niewinny sposób uporać się z kontrkandydatami. Przeważnie podobno zrzucano proklamacje, przypominające dzisiejsze włoskie. To też Haile Selassie przekonał swoich przeciwników. Od tego czasu faworyzuje lotnictwo. Drogą powietrzną załatwia wszystko, co może. Sam po-



Wojskowe samoloty króla-królów (Potez XXV)

dróżuje samolotem, sprowadza dziennikarzy, którzy przy okazji nie widzą stanu kraju, wysyła karne ekspedycje. Pozatem, założył szkołę lotniczą.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że w roku 1931, kiedy kpt. Skarżyński i por. Markiewicz dokonywali swego rajdu dookoła Afryki na samolocie Państwowych Zakładów Lotniczych Ł. 2, omal nie zawadzono o Abisynję. W książce p. t. „25770 km. ponad Afryką" na stronie 60-tej pisze Skarżyński:

„Według pierwszego projektu mieliśmy startować z Khartumu do Addis-Abeby, stolicy Abisynji, dokąd byliśmy zaproszeni specjalnem pismem negusa ras Tafariego. Złożyło się jednak kilka przyczyn na to, że musieliśmy zrezygnować z tak ponętnej sposobności zwiedzenia tego jedynego w Afryce naprawdę niepodległego kraju".

Między innemi przyczynami podaje kpt. Skarżyński gwałtowne odradzanie pilotów angielskich.

W chwili, kiedy ten artykuł piszę, leży przedemną numer 45 pięknego lotniczego wydawnictwa francuskiego „Plein ciel".

Czołowy artykuł „Ethiopie et Aviation", pióra p. Henry de Monfreid naświetla stosunek Abisyńczyków do lotnictwa w sposób istotnie ciekawy. Żałuję, że nie mogę go przytoczyć w całości. Autor mówi: „Ci jedynie, co nie byli w Etjopji pomyślą, że przesadzam".



Ja osobiście też nie byłem w Etjopji, jednak przemawiają mi do przekonania spostrzeżenia p. Monfreid'a. Okrzesany zgrubsza ludzki prymityw, wydaje mi się na całym świecie ten sam.

Zdawałoby się, że dla człowieka pierwotnego latanie powinno się wydawać czemś nadprzyrodzonem. Tymczasem tak nie jest. Dla primitywnego umysłu i ducha lot człowieka nie różni się od lotu ptaka, a zarówno jeden, jak i drugi nie wydają się godnym podziwu. Lata? To i cóż z tego, że lata? A już badanie wnętrza i sił zarówno ptaka, jak i samolotu jest dla poddanych negusa czemś bardzo nudnem.

Abisyńczyków, którzyby myśleli kategorjami uczonych bądź europejskich, bądź azjatyckich — niema.

Nie spotyka się ludzi, którzy, zawdzięczając wiedzy, są w stanie pojąć, że umysł ich jest niedoskonały.

Elita etjopska (tych — pisze Monfreid — będzie około setki) nosi kołnierzyki, półkoszulki i stoi na poziomie naszej pseudointeligencji. Tych upajają szumne frazesy. Nie myślą nic, bo wydaje im się, że wszystko wiedzą. Nałykali się w uczelniach europejskich różnych wiadomości, lecz nie przetrawili ich. No, a o masach, — podobno wogóle pisać nie warto.

Ciekawe zdanie wygłasza Francuz, szef abisyńskiej szkoły pilotów. Twierdzi, że Abisyńczycy mają wrodzony talent do latania, ale równocześnie z tem, żadnego Etjopa nie można przekonać, że samolot zależny jest od swego silnika, że trzeba go pielęgnować, dbać o niego i nie przeciążać pracą.



Dla Abisyńczyka maszyna jest czemś w rodzaju niewolnika, który musi służyć, i którego wolno maltretować. Uważają za rzecz niegodną człowieka wolnego, co potrafi latać nad górami i ludźmi, powalać sobie ręce smarem. Podobnie, — żaden etjopski pan nie będzie leczył swego niewolnika, ten „musi wyzdrowieć lub zdechnąć sam". Tak samo i samolot, traktowany jako maszyna niewolnicza, co najwyżej może odpocząć sobie jakiś czas. Ale remont? Poco?



To też bardzo pesymistycznie patrzy p. Monfreid na przyszłość lotnictwa jego nadkrólewskiej mości. Ale na pociechę etjopofili dodaje, że i ataki lotnictwa włoskiego na bosonogie wojsko efektu moralnego nie wywrą. Poprostu — Abisyńczycy przyzwyczaili się i nie są płochliwi.

Szefem lotnictwa Abisynji jest murzyn amerykański, Robinson, przezwany szumnie „czarnym Lindberghiem". Jest to były oficer lotnictwa Stanów Zjednoczonych. Samolotów ma państwo negusa kilkanaście, przeważnie starych typów. Ostatnio zakupiono od króla Hedżasu kilka samolotów angielskich.

Co się tyczy środków obrony, to mają Etjopowie przeciwlotnicze karabiny maszynowe i działa. Ostatnio zakupili w Belgji 8 zenitówek, jeśli wierzyć prasie.

A prasie trzeba wierzyć, choć to przecie biali ludzie i, jak pisze London „mówią prawdę raz tak, a drugi raz inaczej". Ktoby zwrócił uwagę np. na głupie dwa zera, jeśli się podaje ilość jeńców. Abisynja jest tak daleko...

To też, wierząc prasie, musimy skonstatować, że ostatnio włoskie lotnictwo zmieniło taktykę t. j. zaprzestało bombardować, a latając na niewielkich wysokościach polewa kolumny marszowe nieprzyjacielskie z maszynek.

Bądź co bądź, oficerowie państw obcych bawiący u Abisyńczyków, czy u Włochów w charakterze obserwatorów wiele ciekawego mogliby zobaczyć.



Na zakończenie zaznaczyć muszę i chcę, że nie znam się na polityce i niniejsze opowiadanko nie ma na celu budzenia tych lub innych sympatyj.

Jedni czytelnicy w myśl wskazań Ligi Narodów są oburzeni na zaborczość Włochów i tęsknie wyczekują efektu sankcyj na napastniku. Mają pewnie rację. Jak można napadać na ludzi, którzy nic nikomu nie zawinili? Afryka jest dla czarnych, i każdy kto ceni niepodległość swoją i cudzą... Inni nie mogą pojąć, jakiem bezczelnem prawem na czarno ukopcona semicko-chamicka mieszanka pragnie radykalnie zapobiegać możliwości rozmnażania się i ekspansji Włochów. Poco współrasiści negusa mają konserwować własnych niewolników i niewolnice dla swego wyłącznego użytku? Pewnie i oni mają rację. Czyż można dopuścić, aby w dzisiejszych czasach istniało oficjalne niewolnictwo?... Słowem, jak zwykle bywa, obie strony mają rację i dla udowodnienia prawdy tłuką się.

P. T. Czytelnikom radzę podziwiać zarówno Włochów jak Abisyńczyków, lecz nie naśladować.



Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ





Na zakończenie XIII tygodnia LOPP odbył się w Warszawie marsz w maskach.

Komitet Ścisły Kół Kobiecych L.O.P.P. przekazał Komitetowi Budowy Kopca im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Krakowie kwotę **zł. 606.15.** Ofiarę na Kopiec złożyły członkinie Zarządu Komitetu Ścisłego Kół Kob. L.O.P.P. oraz następujące Koła Kobiece L.O.P.P.

Koło w Chorzowie,
Częstochowie,
Inowrocławiu,
Kozienicach,
Kutnie,
Lublinie,
Lublińcu,
Łunińcu,
Pionkach,
Stanisławowie,
Szarleju,
Warszawie
oraz Koło Instr. opg. Nr. 463 w Warszawie.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Białostocki Okrąg Wojewódzki.

Bardzo ożywioną działalność wykazuje Koło Szybowcowe LOPP w Grodnie, które organizuje cały szereg kursów szybowcowych. Obecnie dn. 21 b. m. rozpoczął się kurs teoretyczny w Grodnie. Informacje i zapisy w Sekretarjacie Koła Szybowcowego LOPP — Grodno, Dominikańska 23.

✵

W związku z XII Tygodniem LOPP Magistrat m. Białegostoku wyasygnował zł. 200 jako subsydjum na cele LOPP.

Kielecki Okrąg Wojewódzki.

Obwód Powiatowy LOPP w Dąbrowie po ferjach letnich rozpoczął bardzo ożywioną działalność. Wznowiono ćwiczenia OPLG i prace w sekcji modelarskiej. Również odbył się odczyt insp. Rościszewskiego z Kielc na temat „Uczmy się latać".

✵

Obwód Powiatowy LOPP w Sandomierzu postanowił zorganizować Szkołę Szybowcową na terenach wsi Gieraszowice gm. Łoniów. Teoretyczny Kurs Szybowcowy rozpoczyna się w najbliższych dniach.

✵

Przy Państwowej Wytwórni Prochu, Oddział w Kielcach, powstało nowe Koło LOPP. Prezes — p. dyr. Walczyński. Wiceprezes — p. Turczyński. Sekretarz — p. W. Jabłoński, Skarbnik — p. Z. Jabłoński, Członek Zarządu — p. Strycharzewski.

✵

Okrąg Wojewódzki LOPP w Kielcach uruchomił samochodową czołówkę propagandową LOPP, która została zaopatrzona w Wystawę eksponatów, księgarnię oraz przenośny aparat kinematograficzny. Zadaniem czołówki będzie dotarcie do ludności wsi i miasteczek woj. kieleckiego oraz informowanie ludności o wynikach pracy LOPP.

Lubelski Okrąg Wojewódzki.

Okrąg LOPP w Lublinie uruchomił, w specjalnie wynajętym lokalu, centralną pracownię modelarstwa lotniczego a w związku z wprowadzeniem od drugiego półrocza r. b. obowiązkowej nauki modelarstwa w szkołach średnich i powszechnych stworzył pierwszy kurs instruktorski dla nauczycieli w Lublinie. Na kurs zapisały się 42 osoby. W listopadzie rozpocznie się drugi kurs.

Poznański Okrąg Wojewódzki.

Obwód Miejski LOPP w Bydgoszczy, zorganizował wystawę sprzętu obrony przeciwgazowej. Wszelkich wyjaśnień przy stoisku udzielają instruktorzy LOPP. Wystawa mieści się w lokalu b. kawiarni „Sawoy" przy pl. Teatralnym 6.

Stanisławowski Okrąg Wojewódzki.

W Stanisławowie odbyło się uroczyste otwarcie Ośrodka Propagandy LOPP przy ul. 3 Maja. Poświęcenia Ośrodka dokonał ks. Prof. Szwec w obecności przedstawicieli władz i organizacyj.

Okrąg LOPP m. st. Warszawy.

Zarząd Okręgu LOPP m. st. Warszawy przystąpił dla celów organizacyjno-wyszkoleniowych do urządzenia świetlicy dla członków drużyn odkażających. W świetlicy będą się mieściły bibljoteka i czytelnia, zawierające książki i dzienniki, oraz tani bufet. W związku z tem Zarząd Okręgu LOPP zwraca się do wszystkich absolwentów Kursów III kat. OPLG dla służby odkażającej, by zgłaszali się do Zarządu Okręgu (Al. Jerozolimska 6) w celu uzyskania karty wstępu do świetlicy.



W ŚLĄSKIEJ SZKOLE ORLĄT

Gdzieś naprzeciw Czantorji, kilkanaście kilometrów od Cieszyna i czeskiej granicy, przysiadł sobie skromnie i niepokaźnie rozłożysty pagór, zwany w tych okolicach górą Chełm. Z jednej strony schodzą jego stoki pod domy starego miasteczka Goleszowa, z drugiej ukryła się wśród pól i sadów wioska Godziszów.

Jeszcze rok temu panował tu niezmącony spokój. Nie zaglądał tu żaden turysta, bo przecież to taka sobie krowia górka, jak tysiące innych. Nie chodził tu nikt na spacery, mając vis-a-vis stoki Czantorji, jednego z piękniejszych śląskich szczytów. Więc tylko krowy z melancholijną powagą skubały trawę pod czujną opieką wiejskich chłopaczków.

Aż przyszły inne czasy — i inni ludzie. Na szczycie Chełmu stanął w szybkiem tempie hangar. W ciemnem jego wnętrzu stanęły szeregami potężne białe ptaki: Wrony i Czajki, tak jednak do ptaków niepodobne, że pogrążyły w głębokim podziwie całą okoliczną ludność. Wślad za hangarem wyrosły, jak na czarodziejskie wezwanie, dwa budynki, a w nich dwie restauracje. Jedna z nich nawet odrazu zorjentowała się w sytuacji i zabłysła szyldem „Ikar". Ze szczytu szedł na okoliczne pola i lasy gwar młodych głosów, padały okrzyki:

— ogon gotów?

— liny gotowe?

Zaroiło się od postaci, przybranych przeważnie w krótkie harcerskie mundurki. I ze szczytu poczęły raz po raz wystrzelać pod błękit nieba lśniąco białe szybowce, niosąc pod skrzydłami kandydatów na pogromców przestworzy. Opadając ku ziemi, nieciły popłoch i panikę wśród wszelakiego rodzaju bydlątek, a coraz większy podziw wśród ludzi. Zaczęły więc ciągnąć ku szczytowi pielgrzymki. Cała okolica szła patrzeć, jak powstaje i rozwija się pierwsza na Śląsku szkoła szybowcowa, jak młodzi chłopcy uczą się zdobywać niedostępne zdawałoby się dla człowieka powietrze.

W wyniku tak świetnej konjunktury wmig skonstruowano pomost do tańców i na niedzielę zaangażowano orkiestrę. Tańczą więc wiejscy entuzjaści lotnictwa, a nad ich głowami tańczą w miękkich wirażach i ślizgach szybowce.

A zaczęło się to roku Pańskiego 1934 dnia 15 lipca. I trwało do listopada. Potem śnieg przysypał góry i zima rozpostarła nad Chełmem namiot dawnej ciszy.

Aż przyszedł maj 1935 r. i zaczęło się na nowo. Ruch się wzmógł. Jeszcze majowy śnieg krył się w załomach stoków, gdy szybowce rozpoczęły loty. A później po obu stronach góry wyrosły wioski namiotów. W jednej zakwaterowała się kompanja szybowcowa P. W., w drugiej zahangarowano jej maszyny.

Na szczycie prym wiedli harcerze. Bo w założonej staraniem i funduszami Śląskiego Okręgu L.O.P.P. i Okręgowego Komitetu Szybowcowego szkole szybowcowej rządzą w harmonijnej zgodzie: Harcerskie Koło Szybowcowe i Okręgowy Komitet Szybowcowy, dwie placówki, które reprezentują lotnictwo bezsilnikowe na Śląsku.

Co miesiąc opuszcza Chełm trzydziestu do czterdziestu młodych lotników. Zbiegają szybko krętemi ścieżkami (w kieszeniach starannie złożone dyplomy pilotów szybowcowych), a po drodze mijają inną grupę: to idą do szkoły ich następcy, nowi kandydaci na pilotów.

A jest ich już dzisiaj na Śląsku zastęp niemały. Rok 1934 dał ich 104 (66 kat. „A", 38 kat. „B"), rok obecny już 136, która to liczba po ukończeniu kursów przekroczy napewno 200.



Mógłby ktoś zapytać: skąd Chełm? dlaczego właśnie ten niepokaźny szczycik, gdy przecież Beskid Śląski ma ich tyle większych i piękniejszych?

A właśnie że Chełm. Bo tam a nie gdzieindziej liczne badawcze wyprawy szybowcowe odkryły doskonałe tereny do szkolenia w pilotażu. Chełm bowiem przedstawia się jako pasmo dł. około 2 km., stosunkowo mało zalesione, o stokach u góry stromych, niżej przechodzących w łagodne spady, posiada dobre warunki atmosferyczne, a sama jego konfiguracja umożliwia starty we wszystkich kierunkach, z wyjątkiem wschodu. Uczniowe zatem mają tu teren szybowcowy zupełnie odpowiedni, a przytem bezpieczny. Początkowo liczono się z tem, że nie potrafi się tu wyciągnąć dłuższych lotów żaglowych ponad 5—6 minut. Okazało się jednak inaczej. Podczas gdy uczniowie schodzą sobie spokojnie z góry na dół lotami ślizgowemi, bardziej zaawansowani szybownicy na prostych maszynach szkolnych osiągają wyniki godne podziwu. W ostatnich czasach wykonali cały szereg lotów żaglowych, ustanawiając jednym z nich rekord szkoły: 1 g. 47 min.

Trzeba było widzieć radość i cierpliwość, z jaką cała szkoła loty te obserwowała. Dały one dowód, że jednak Chełm kryje w sobie większe niż dotychczas przypuszczano możliwości dla szybownictwa.

Większość uczniów szkoły stanowią harcerze, których szkolenie organizuje i finansuje Harcerskie Koło Szybowcowe w Katowicach z funduszów subwencyjnych L.O.P.P. Koło to posiada na Chełmie własny tabor szybowców, również przez Śląski Okrąg L.O.P.P. zakupionych oraz własnych instruktorów harcerzy. Dzięki temu prowadzi szkolenie pilotów na własną rękę, tworząc Harcerską Szkołę Szybowcową przy Śląskim Okręgu L.O.P.P.

Cyfry czasem są nudne, ale zawsze najlepiej obrazują stan rzeczy. Zacytujmy tylko dwie najwymowniejsze: w roku 1934 na 104 uczniów szkoły dyplomy pilotów szybowcowych otrzymało harcerzy 57, w roku bieżącym na 136 dotychczas „wylaszowanych" harcerzy było 97.

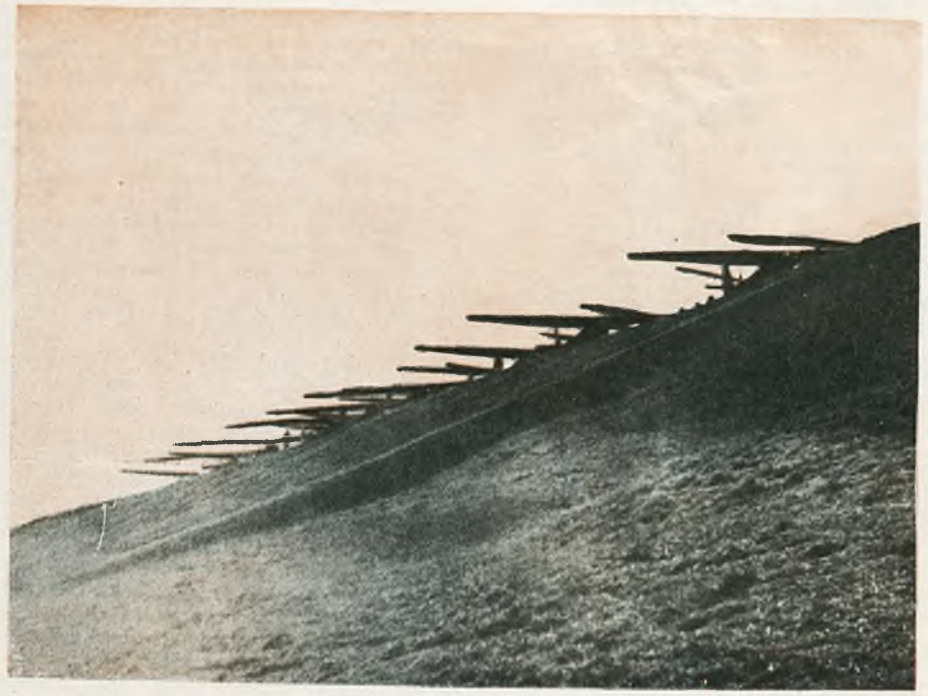
Szkołą w Goleszowie interesuje się żywo harcerstwo polskie w Czechosłowacji. W roku ub. wyszkolili w niej 8 swoich harcerzy, obecnie jest ich na kursach kilkunastu.

Goleszów to tylko wstęp. Dalszy ciąg to zdobywanie kat. „C" pilota szybowcowego i pilotaż motorowy. Tego dalszego ciągu szybownicy śląscy nie zaniedbują. Kilku z nich ukończyło już kursy pilotażu motorowego w Centrum P. W. lotniczego w Łodzi, inni zdobywają obecnie kat. „C" na świetnem szybowisku w Pińczowie k/Kielc. Właśnie kilka dni temu wysłało tam Harcerskie Koło Szybowcowe grupę swoich członków.

Tak więc i Śląsk wnosi swój ważny udział w realizację haseł, popularyzacji i demokratyzacji lotnictwa. I tam też jest „Gniazdo Orląt", które kiedyś staną w szeregach naszej armji powietrznej — oby jak największej.

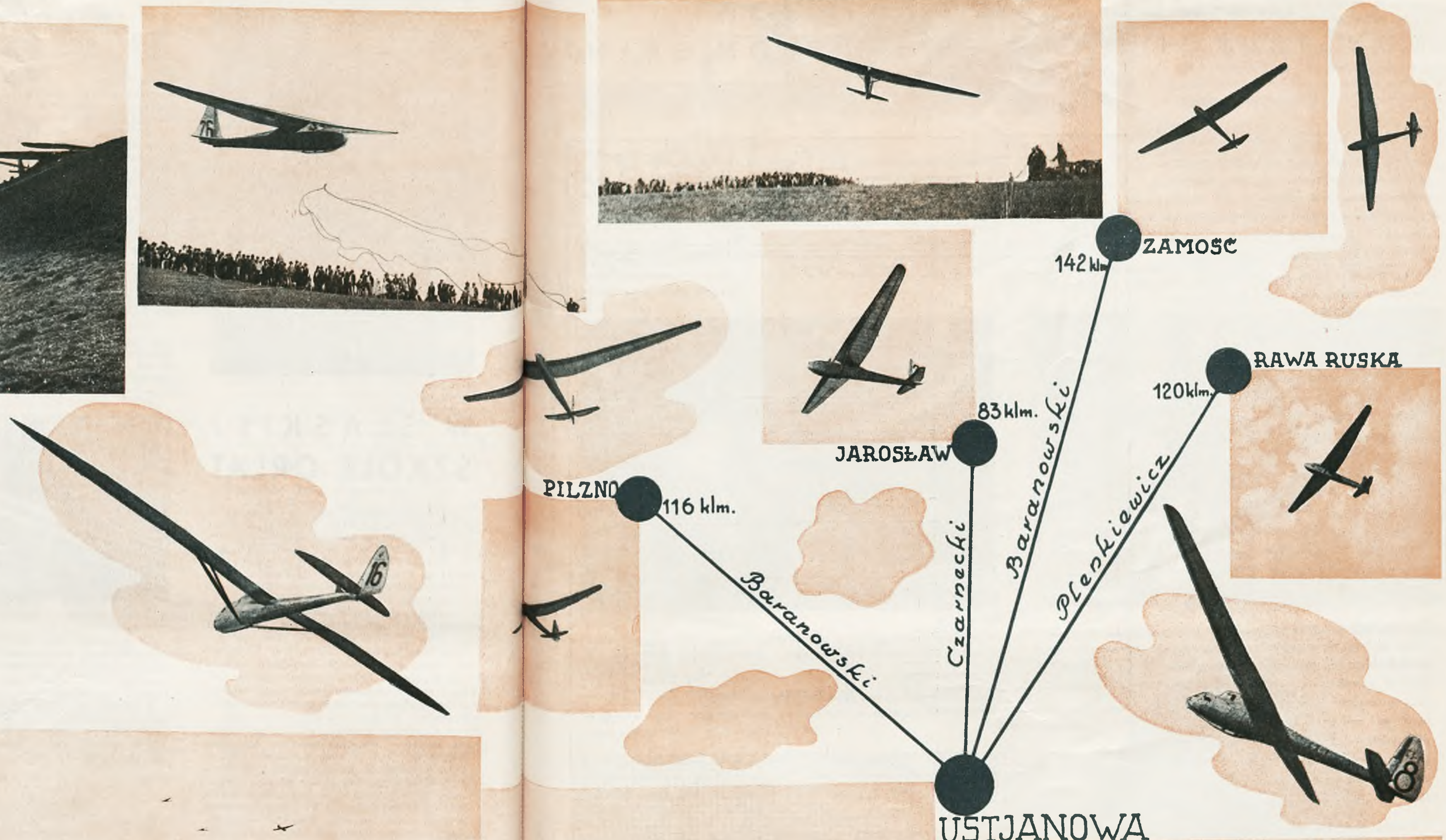
Zdzisław Hierowski.





I-SZE KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W USTJANOWEJ — 1935











Oto garść optycznych wrażeń z Ustjanowej, z I-szych Krajowych Zawodów Szybowcowych. Jest tu potężna falanga zawodniczących, rasowych szybowców, a do tego dodamy bardzo wymowną cyfrę polskich pilotów szybowcowych — 1.183. Jest ciekawy fragment z dnia 25 września b. r. gdy 19-cie szybowców jednocześnie szybowało nad Ustjanową — wprawdzie objektyw uchwycił z nich tylko dziewięć. Inne zdjęcia z zawodów to szybowce rekordzistów: Włodarkiewicza, Younga, Baranowskiego, Oleńskiego i innych nie — rekordzistów. Gwoli zobrazowania całego przebiegu zawodów o czem „Lot Polski“ podał w Nr. 18-ym i Nr. 19-ym, podkreślić należy b. wysoki poziom organizacji zawodów, no i niestety, bardzo kapryśną pogodę, która w swych najłaskawszych momen[illegible]ność nieudolnie imitowała dnie „złotej, polskiej jesieni“.

MODEL AMERYKAŃSKI

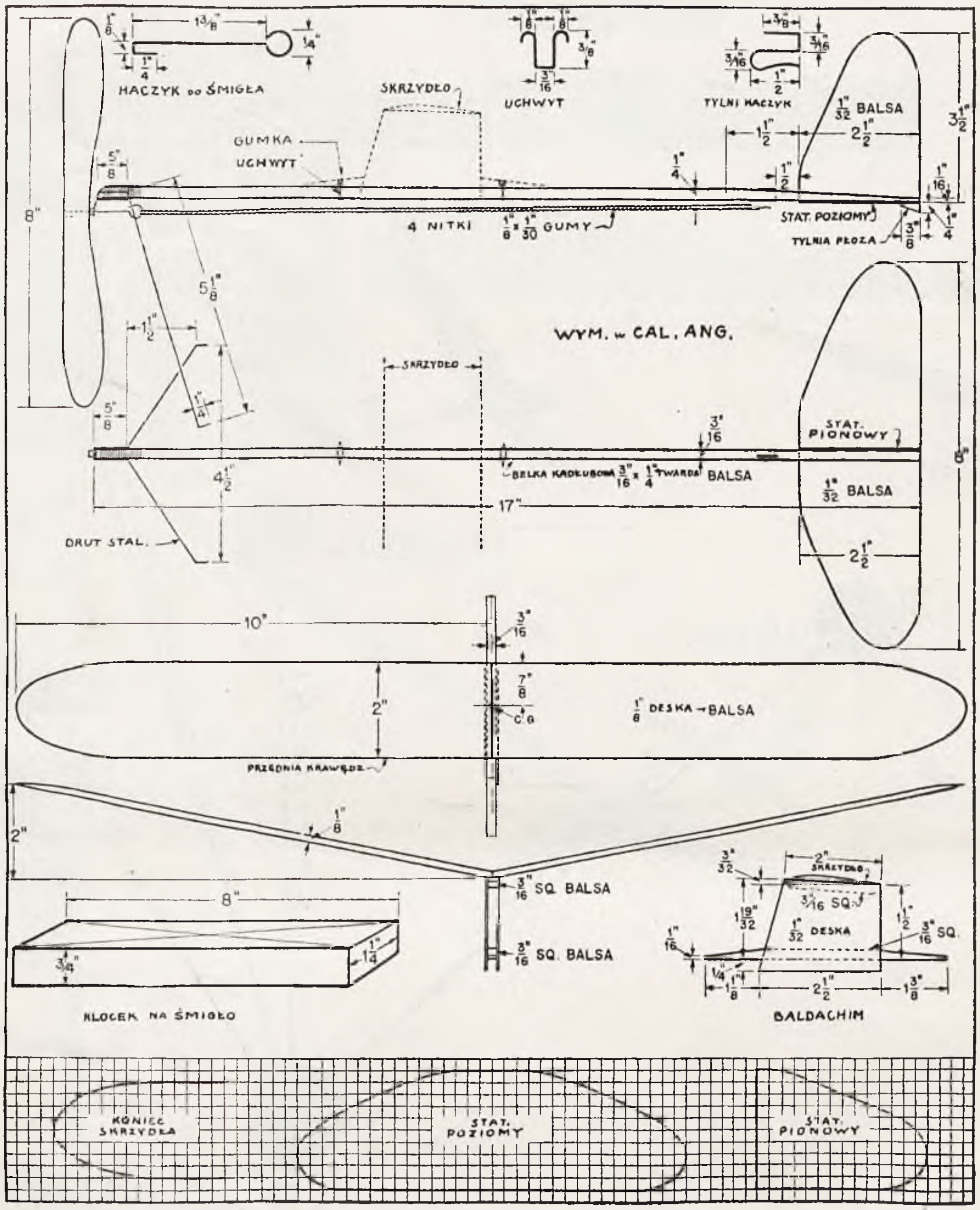
KONSTRUKCJI CHARLES HAMPSON GRANT

WYK. EDWIN T. HAMILTON

Model ten jest z serji najnowszych amerykańskich modeli, który ze względu na oryginalność pomysłu, jak również i osiągniętych wyników, zasługuje na uwagę. Według danych amerykańskich, model Granta pomimo swych niewielkich rozmiarów osiągnął lot ok. 400 mtr. w czasie 75 sek. Kto nie budował modeli z balsy, to jako wstępna praca dla zapoznania się z tym materjałem, może posłużyć dany model, gdyż jest bardzo prosty i łatwy do wykonania.

Model wykonany jest całkowicie z balsy z wyjątkiem podwozia i haczyków, które wygięte są z drutu stalowego. Skrzydła zrobione są z cienkiej deseczki balsowej, której nadaje się odpowiedni kształt profilu. Skrzydła umieszczone są na baldachimie, składającym się z dwóch cienkich deseczek, przyklejonych do suwaka, który skolei jest przymocowany do belki kadłubowej zapomocą dwóch gumek i uchwytów, wygiętych z drutu stalowego. Stateczniki poziomy i pionowy wycięte z b. cienkiej deseczki balsowej i wprost przyklejone do belki kadłubowej. Ponieważ często się zdarza, że cienkie płaszczyzny, wykonane całkowicie z balsy, wichrują się szczególnie przy czyszczeniu szklakiem (glaspapierem) dla otrzymania gładkiej powierzchni, — to wszelkie tego rodzaju nierówności można z łatwością wyprostować nad parą. Ma to duże znaczenie dla modelu, gdyż przy nierównych wzgl. zwichrowanych skrzydłach czy statecznikach, model może źle, albo nawet zupełnie nie latać.

Kadłub modelu tworzy beleczka balsowa, zaopatrzona z przodu w t. zw. obsadę do śmigła, a przy końcu w haczyk do zaczepienia gumy. Podwozie wygięte jest z cienkiego drutu stalowego, bez kółek, ale równie dobrze mogą być dodane małe lekkie kółeczka balsowe, co niedużo wpłynie na obciążenie modelu, ale za to znacznie ułatwi starty z ziemi.

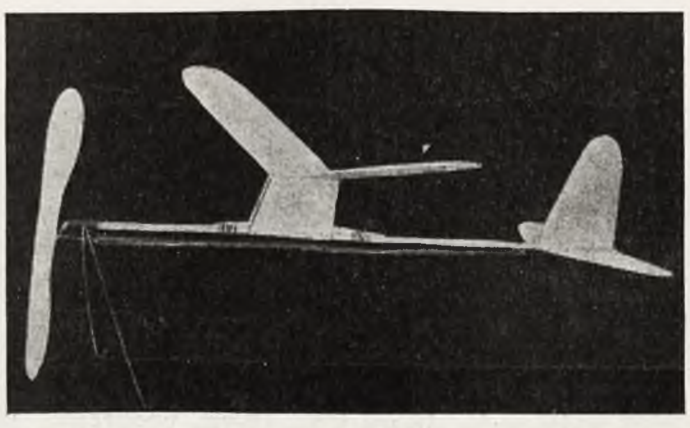


Wymiary modelu podane są w calach angielskich, ale to nie powinno modelarzom sprawić większych trudności, należy tylko posiłkować się odpowiednią miarką.

K. Bł.



Tak wygląda model wykonany.



1



W Z. S. R. R. odbyły się doroczne zawody szybowcowe. Na lotnisku w Koktebel zebrała się w tym roku elita szybowników i konstruktorów. Na zdjęciu widzimy zawodników oglądających z wielkiem zainteresowaniem nowy model dwuosobowego szybowca P. Gorszenin, konstrukcji p. Szeremetiewa. **(1)**

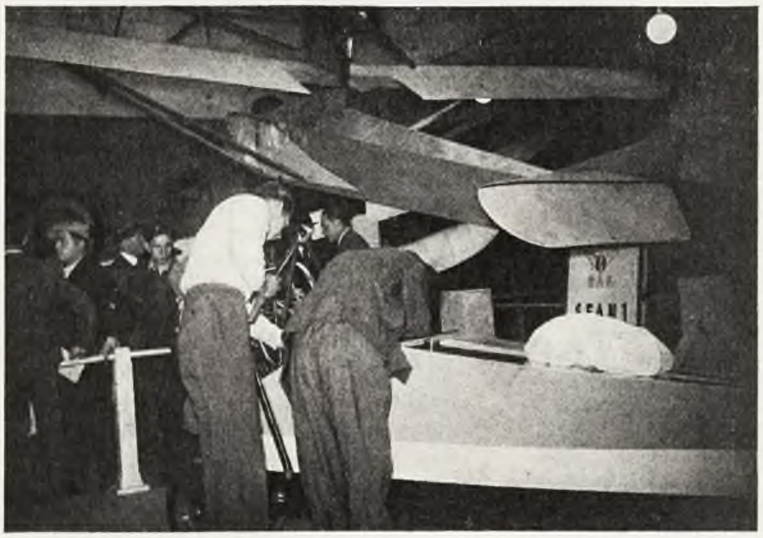
ZE ŚWIATA

W tych dniach upłynęło 5 lat od uruchomienia regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Amsterdamem (Holandja), a Indjami Holenderskiemi. Odległość pomiędzy temi dwoma punktami wynosi blisko 16.000 km. Pierwsze samoloty zużywały na przebycie tej trasy 11 dni, obecnie zaś około 55 godzin.

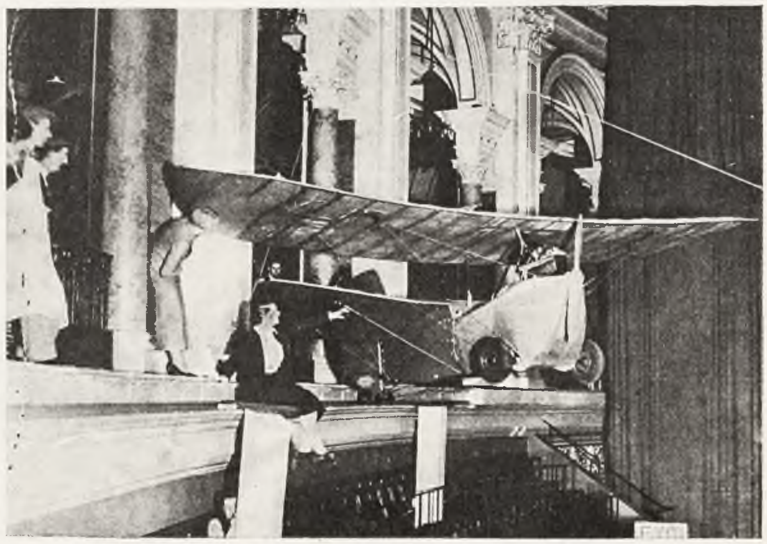
Szybownictwo w Z. S. R. R. świetnie się rozwija i ostatnio został pobity rekord najdłuższego utrzymywania się w powietrzu na szybowcu. Dotychczasowy rekord należał do Niemca Schmidt'a i wynosił 36 godz. 35 m., nowy zaś rekord sowiecki ustanowiony przez p. Suchomlinowa — 38 godz. 40 m; drugim wyczynem było utrzymanie się 38 g. i 10 m. na szybowcu dwuosobowym i trzecim 11 godz. 30 m. na — trzyosobowym.

W Londynie dnia 14 października r. b. została otwarta wystawa silników. Największem zainteresowaniem cieszy się szczególnie u kobiet, angielska wersja samolociku „Latająca wesz". **(3)**

2



3



W Paryżu otwarto pierwszą wystawę lotnictwa słabosilnikowego. Wystawa mieści się w jednej z galeryj przy Avenue des Champs Elysées.

Do najlepszych i najciekawszych zaliczają samolociki: p. Migunet „Latająca wesz" i mały samolot wyposażony w silnik 25 KM, na którym kapitan Thoret przeleciał Alpy. **(2)**

Jugosławja obstalowała ostatnio w Anglji w słynnych fabrykach silników Rolls-Royce Ltd. większą partję silników lotniczych. Jak twierdzi prasa, jest to jedno z największych zamówień, udzielonych fabryce z zagranicy

Lotnictwo morskie Rzeszy Niemieckiej przeprowadziło wielkie ćwiczenia łącznie z marynarką wojenną. Na fotografji wodnosamolot przed startem. **(4)**

4



Instytut Aerodynamiczny w Niemczech ukończył budowę nowego tunelu aerodynamicznego, który pozwoli konstruktorom na znacznie dokładniejsze niż dotychczas badania. **(5)** L. G.



5

Kpt. Zbigniewowi Burzyńskiemu



Jerzy Brzozowski

SEN O STRATOSFERZE

Noc zapada nad sennem lotniskiem — —
Na samotną żegnajcie mnie drogę
Wiernych dłoni gorącym uściskiem —
Nic już mówić... Nic mówić nie mogę...

Wiatr łagodny, wieczorny przed startem
Miękko balon świetlisty kolebie...
Nad nim drogi czekają otwarte,
By w liljowem zanurzył się niebie — —

Już nie widzę was... Już was nie słyszę...
Tylko we mnie szum rośnie — do skroni — —
Świat nademną, jak dzwon się kołysze...
Targa sercem mem... Tłucze i dzwoni!...

Nie pamiętam już słów, ani twarzy...
Myśli toną w bezkresie podróży — — —
Wiem, jak będzie — cokolwiek się zdarzy —
Gdy mnie eter śródgwiezdny odurzy:

— Oddech — rozkosz bolesna i słodka...
... Płynę w wieczność — tam sunąc gondolę.
Gdzie ją światłość, lub cień tylko spotka...
Gwiazdy w górze — i gwiazdy na dole...

... Ciszo gwiezdna — Przez bezmiar twej toni
Płynę — żeglarz samotny — w nieznane — — —
— Aż mi wszechbyt swą prawdę odsłoni...
... Aż sam — ciszą zaświatów się stanę — —

— — — — — — — — — — —

... Stójcie tam, aby dojrzeć z lotniska,
Jak meteor noc przetnie nad wami:
To ja, wznosząc się ponad gwiazdami,
Serce — balast ostatni — w mrok ciskam!

Warszawa, Wrzesień 1935 r.

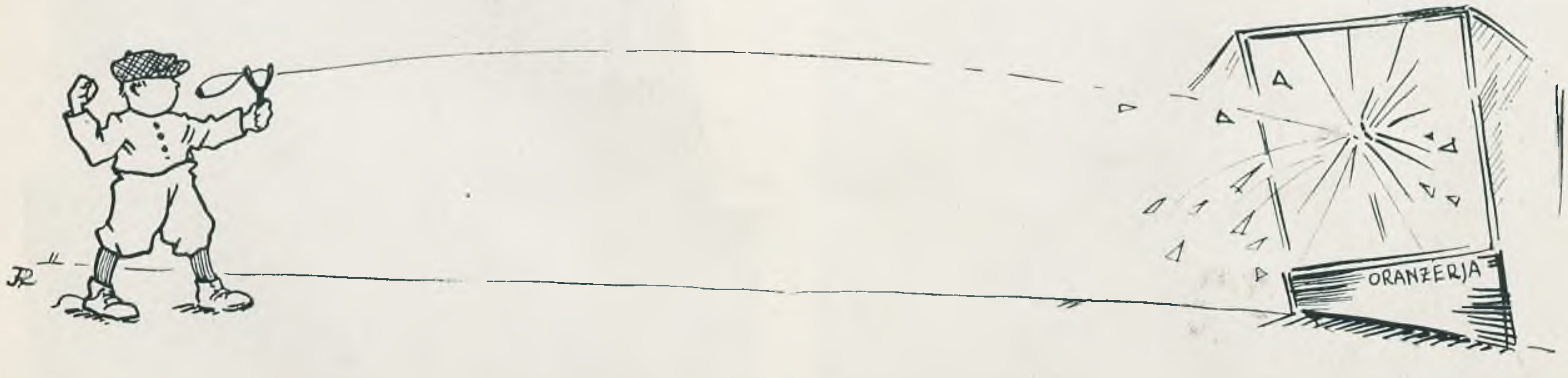
HUMOR



Penczak i Minoga jadą do Abisynji organizować lotnictwo



„La disperata"



Jak mały Włodzio wyobrażał sobie „Szybownictwo"



LIST Z NIEMIEC



Każdy szybownik wie doskonale, co znaczy słowo Rhön, — i co znaczy: Wasserkuppe. Tym, którym one nic nie mówią, przypomnę tu nieco faktów.

Rhön jest nazwą gór w Niemczech, w okolicach Fuldy, starego grodu biskupiego; Wasserkuppe — to jeden z ich trawiastych szczytów o płaskim wierzchołku, wznoszący się 950 m nad poziomem morza.

Wkrótce po zakończeniu wielkiej wojny, w góry Rhön przybyła grupka ludzi, aby wyszukać sobie tereny do lotu bezsilnikowego. Osiedliła się na Wasserkuppe i z zapałem powtarzała eksperyment Lilienthala: lot ślizgowy wzdłuż zbocza. Już w r. 1920 odbyły się pierwsze zawody, które w niejednem przypominały okres prób Lilienthala; latano jeszcze na quasi-szybowcach, gdzie pilotowi sterczały nogi z jego latającej maszyny; rekord długotrwałości, ustanowiony na zawodach wynosił 2 minuty! Walcząc z trudnościami finansowemi, z ironją i sceptycyzmem różnych niedowiarków, — mała grupa nie ustawała w pracy, której owocem były coraz doskonalsze szybowce, coraz lepsze wyczyny, — i coraz większa liczba tych, którzy dla szybownictwa musieli oddać swoje życie... Liczą ich dzisiaj w Niemczech aż siedemdziesięciu, — i to jest także rekord międzynarodowy, choć FAI nie prowadzi takiej rubryki... Lecz śmierć ich nie była bez pożytku. Stoki Wasserkuppe stały się wkrótce za ciasne i w niewiele lat po pierwszych zawodach dokonano już poważniejszych przelotów zboczowych. Niedługo przyszła kolej na lot z burzą (Klemperer — 1926) i w dość krótkim czasie ten ostatni rodzaj wysunął się na czoło, pozwalając Groenhoffowi *) na przelot 272 km. W międzyczasie odkryto już termikę, i choć front burzowy zatrzymał swój rekordowy charakter, także i ona umożliwiła wykonanie wielu poważnych lotów wysokościowych i odległościowych (na szczególną uwagę zasługuje tu przelot Kronfelda na „czystej" t. zn bezchmurowej termice na XI Zawodach — 150 km). Aż do roku ub. nie zaszły w tym układzie żadne istotne zmiany.

W początkach r. 1934 Niemiec Dittmar osiągnął w Brazylji rekordową wysokość 4350 m ponad wysokość odczepienia **), zapomocą lotu termicznego. Wywarło to wielkie wrażenie, sądzono jednak zrazu, że jest to raczej zasługą gorącego klimatu Brazylji i nie chciano sądzić, by i w Europie termika wybiła się na pierwszy plan. Tymczasem na zeszłorocznych Zawodach w Rhön tenże Dittmar przeleciał 375 km, Wolf Hirth — 351 km, a dwaj inni piloci — ponad 300 km. Wszystko to wykonane zostało bez burzy, na „termice wiatrowej". Była to wielka sensacja w świecie szybowcowym, ale też pozostawała nią cały rok: podobne warunki nie zostały powtórzone aż do lipca bież. roku.

*) Zginął na XIII Zawodach w 1932 r.

**) Od samolotu holującego.

Skutkiem tego wielkie nadzieje, które wyrażały się zapowiedzią przelotów 600-kilometrowych, jakby nieco przybladły. Od zawodów tegorocznych nie spodziewano się żadnych sensacyj nadzwyczajnych. A jednak już pierwszy dzień przyniósł wynik, którego nikt nie oczekiwał, od rekordu Dittmara lepszy o 100 km! Nieco później przekroczono 500 km — i to w sposób, w dziejach szybownictwa zgoła bezprzykładny. Ale nie uprzedzajmy faktów.

Opowiedzieliśmy tu pokrótce dzieje zawodów w Rhön, ale są one bardzo podobne do historji szybownictwa wogóle. Dużo bowiem „odkryć" szybowcowych wyszło na świat z Wasserkuppe. I dlatego w ciągu dwu letnich tygodni kierują się ku Rhön oczy nietylko szybowników niemieckich, ale i zagranicznych. Wiele tu bowiem dokonano, w co nietylko ogół nie chciał wierzyć, ale czemu i ludzie nauki a priori przeczyli.

—o—

Właściwa ocena osiągniętych wyników — pod względem organizacyjnym, technicznym i t. d. — możliwa jest dopiero, gdy się zważy, w jakim stosunku pozostają rezultaty i włożony w nie wysiłek. Miarą tego ostatniego jest w Niemczech istnienie całego szeregu pierwszorzędnych szkół o dużej pojemności, jak Hornberg (kier. W. Hirth), Grunau, Rossitten, Lancha i in., potężnej placówki naukowej D.F.S.*) i t. p. Może najbardziej wymowna byłaby cyfra kredytów na cele szybownictwa (niewątpliwie olbrzymia!), jest ona jednak ukryta w mnóstwie pozycyj, i z tego względu dla cudzoziemca niedostępna. Wypada więc uciec się do innych obserwacyj, które w znacznym stopniu mogą posłużyć jako odzwierciadlenie poprzedniego. Będzie to stosunek do szybownictwa władz oficjalnych.

*) Deutsches Forschungs-Institut für Segelflug.



Ten uwydatnił się na zawodach w sposób bardzo wyraźny. W czasie tych dwóch tygodni na Wasserkuppe zjawił się cały szereg wyższych urzędników i liczni przedstawiciele władz wojskowych, jak gen. Wever z Luftfahrtministerium, gen. Halm, pułk. Udet (słynny akrobata), pułk. Christiansen, pułk. Loerzer (mianowany świeżo przez Hitlera „Reichsluftsportführerem"), prezes D. L. V. oraz wiceminister lotnictwa gen. Milch. Ten ostatni, przybywszy 1 sierpnia trójmotorowym Ju-52, przywiózł szybownikom życzenia od min. Goeringa. W przemówieniu swem wspomniał o wielkiem i drobiazgowem zainteresowaniu, jakie żywi dla szybownictwa kanclerz Hitler. Należy tu przypomnieć, że od czasu, jak w Trzeciej Rzeszy sport lotniczy został zcentralizowany w Deutscher Luftssport Verband'zie, nastąpiła znaczna militaryzacja szybownictwa. O tem, na ile wojskowy charakter posiada D. L. V., Czytelnicy są dostatecznie poinformowani.

Dążenie do wyzyskania szybownictwa dla potrzeb militarnych przejawia się m. in. tem, że warunki szkoleniowe są dużo cięższe, niż gdzieindziej, choć zaopatrzenie Niemców przewyższa wiele innych krajów. Pod względem fizycznym wyraża się to w ten sposób, że dobiera się raczej ludzi silnych, często po dwudziestce, — i stosuje się na szybowisku system, wymagający dużej dozy odporności; nie znajdzie się w Niemczech szkoły, gdzieby „ambasadorowie" naciągali uczniom liny lub przyprowadzali szybowiec na górę; wogóle ten „urząd" przeważnie tu nie istnieje. Bardzo pouczające są zdjęcia, zawarte w propagandowej broszurze D. L. V.: widzimy na nich, że przy szkoleniu uczniowie na własnych plecach wznoszą szybowiec do góry! Z tej też racji kobiety nie są chętnie widziane. Słynna Hanna Reitsch, będąca pilotem doświadczalnym D. F. S. na równi z Dittmarem, jest tylko jednym więcej wyjątkiem, który potwierdza regułę. Podobnie ma się rzecz ze stroną moralną. W innych krajach, gdzie szybownictwo zapewniło sobie subsydja rządowe, kandydat na pilota musi tylko przejść przez kontrolę zdrowotną, — i już jedzie sobie bez żadnego trudu na szybowisko. W Niemczech taka łatwa ta sprawa nie jest. Tu wychodzi się z założenia, że przyszły lotnik musi się wykazać wielkiem zamiłowaniem do latania i sporą dozą har-



P. Ursinus, popularnie zwany przez szybowników „Rhönvater".

tu. To też nim ktoś dostanie się na szkolenie, musi nieraz długiemi miesiącami napracować się przy reperacji szybowców i t. p. Zato później, gdy to przetrwa, jest już uważany za człowieka pewnego. Jest to niewątpliwie system słuszny, jeśli się zważy, że niemało ludzi, już po kat. C., przychodzi naraz do wniosku, że „mają tego dosyć", i na marne idzie nietylko ich czas i trud instruktora, ale i pokruszone szybowce!. Lotnik, to niekoniecznie ten, kto umie latać: wielu nie ma możności. Ale lotnik obowiązkowo musi kochać powietrze!

Jak i w roku ub., zawody zorganizował D. L. V. Kierownikiem ich był kpt. pil. Roehre, mając do pomocy słynnego Stamera, Platha i w. in.

Cechą wybitną regulaminu (podobnie, jak już w r. ub.) było dążenie do wyczynów zbiorowych. Zostało ono podkreślone zwłaszcza w systemie punktacji, i z niego też wypływa przepis, że prawo zgłaszania zawodników mają tylko „Fliegerlandesgruppen" D. L. V. (wraz z „Reichsgruppe Lufthansa"). Ogólna wartość nagród wyniosła ok. 110 tysięcy złotych, nadto był szereg nagród honorowych. Wyczyny były klasyfikowane w następujących kategorjach: przeloty bez powrotu do miejsca startu, loty do celu spowrotem na start, loty wysokościowe, loty długotrwałe, wreszcie loty grupowe (przynajmniej 3 szybowców) w widocznym szyku. Osobną kategorję stworzono dla oceny dyscypliny ekip i ofiarności drużyn pomocniczych. Pilotom, uprawiającym szybownictwo zawodowo, odejmowano 10% od uzyskanej sumy punktów. Kobiet do zawodów nie dopuszczono.

Na takich zasadach oparty został regulamin. Przejdźmy teraz do strony technicznej, t. zn. do maszyn. Niewątpliwie nigdzie na świecie nie można było zobaczyć naraz tylu szybowców wyczynowych najwyższej klasy, co na Wasserkuppe. Zgłoszono ich do zawodów prawie 100, jednak dopuszczono tylko 61, z czego 59 wzięło ostatecznie udział. Uderzała wielka standaryzacja sprzętu latającego. „Rhönadler" był typem najliczniejszym (22), „Rhönbussardów" było 9 i tyleż nowych „Rhönsperberów" (wszystkie te typy są konstrukcji Jacobsa); stary, ale wciąż doskonały „Condor" reprezentowany był w 11 egzemplarzach. Widzimy więc, że 51 maszyn (na 59 wogóle) należało tylko do 4 typów.

Jak wielkie ma to znaczenie dla kontroli technicznej i dla możności prawidłowego porównania poszczególnych wyczynów, nie trzeba nikomu tłumaczyć. Wśród reszty na wyróżnienie zasługuje nowa konstrukcja Hirtha „Minimoa", świeżo przekonstruowany przez Dittmara „Condor II" oraz szybowiec motorowy inż. Riedela „La Falda" (Motor-Condor) z odejmowanym 18-konnym silnikiem Köller, o którym Lot Polski donosił w art. „Szybownictwo motorowe" w num. 15-ym r. b.

Niemniej doskonałe było wyposażenie w przyrządy pokładowe. Niektóre szybowce obok kompasu, wysokościomierza, szybkościomierza, warjometru *) i skrętomierza posiadały także przyrząd, umożliwiający kontrolę położenia maszyny względem osi poprzecznej. Do tego dochodzi zegar i barograf, ten ostatni niezbędny dla uznania wyczynów.

Pierwszy dzień zawodów, 21 lipca, mimo, że warunki zapowiadały się początkowo niepomyślnie, przyniósł wspaniałe rezultaty. Hofmann lądował w Czechosłowacji po 474 km, Oeltzschner — przebywszy 363 km, Miakich — 340 km, Bräutigam — 273 km! Nadto wykonano jeszcze jeden przelot 202 km. (Kraft), 6 — między 100 i 200 km, oraz 6 — między 50 i 100 km.

Nazajutrz warunki uległy pogorszeniu, — termika była bardzo słaba. Wobec tego latano „na czas" przyczem najlepszy był Kennel — 10 h 27!

Także i dnia następnego nie można było dokonać nic wielkiego. Mimo to Riedel „zrobił" 138 km, budząc powszechny podziw. Uznano ogólnie, że wyczyn ten w zupełności dorównywa rekordowi Hofmanna z pierwszego dnia zawodów.

Nie wiele lepsza była pogoda 24 lipca. Ale piloci oswoili się już doskonale z trudnościami i owocem tego był szereg dobrych wyników: Riedel — 270 km (koło Akwizgranu), Kraft 230 km (koło Kolonji), Döbler — 200 km. i t. d. Dzień następny przyniósł zmianę tylko w cyfrach osiągniętych wyczynów — pogoda się wydatnie nie poprawiła. Hofmann dotarł do Belgji (Arlon) — 320 km, Riedel przeleciał 250 km, Oeltzschner — 240 km. Na lotnisku w Karlsruhe (200 km) lądowało 3 pilotów, a koło oKlonji (193 km) — jeden. Bräutigam powtórzył za przykładem Hirtha lot do Oechsenberg (30 km) i spowrotem na Wasserkuppe.

26 lipca kierownictwo techniczne usunęło spowodu pewnych braków wszystkie „Rhönsperbery". Ze względów solidarności dnia tego nikt nie startował. Już nazajutrz szybowce miały dokonane niezbędne zmiany, co doskonale świadczy o ofiarności drużyn rzemieślniczych. Była dobra termika, ale nie dopisał wiatr. Od czasu zeszłorocznych zawodów w Rhön wiemy, że wyczyny rekordowe w zakresie odległości uwarunkowane są kombinacją dobrej termiki i silnego wiatru, który zwiększa „szybkość podróżną" szybowców. Mimo to Hirth przelatuje 420 km, co stanowi niewątpliwie najbardziej zdumiewający wyczyn całych zawodów, przewyższający nawet późniejsze przeloty przeszło pięćsetkilometrowe.

W niedzielę 28 lipca — mgła i niskie chmury. Zrobiono tylko kilka startów (Spilger latał przeszło 5 godzin). Nazajutrz silny wiatr rozmiótł chmury. Steinhoff, Oeltzschner, Bräutigam i Heidemann lądują w Brnie Czechosłowackiem na lotnisku — co odpowiada 502 km w linji powietrznej i stanowi nowy rekord. Trzeba tu zaznaczyć, że niektórzy z nich w chwili, gdy decydowali się na lądowanie, posiadali jeszcze bardzo wielką wysokość, tak że przelot 600-kilometrowy bynajmniej nie był nieprawdopodobny! Na postanowienie ich wpłynęła nieznajomość terenu, obawa przed brakiem dróg i dobrych połączeń telefonicznych, wreszcie — zapewne i chęć dokonania wyczynu zbiorowego, tego „Gemeinschaftsleistung", które jest ulubionym tematem enuncjacyj przedstawicieli niemieckich władz lotniczo-sportowych. Dittmar lądował 50 km od Brna, Bartaune przebył 483 km, Peters— 452 km, Späte — 416 km. Do tego doszło wiele lotów ponad 300 km, 200 i 100 km!

Nazajutrz, mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych, Hofmann robi 187 km, Kennel — 142 km, Vergens — 132, Buchner i Brix — po 60 km. W tych warunkach nawet 60 km stanowiło wyczyn, godny podziwu, i zarazem dowód, że dla szybownika niema już prawie nieprzezwyciężalnych trudności.

31 lipca zła pogoda wywołuje senny nastrój. Wielu pilotów nie zdążyło jeszcze wrócić z przelotów. 1 sierpnia, w dniu wizyty gen. Milcha, nadeszła wiadomość o tragicznej śmierci Oeltzschnera, któremu szybowiec rozpadł się w powietrzu wskutek napotkania potężnego wiru w drodze powrotnej, odbywanej na holu za samolotem. Kpt. Roehre zebrał zawodników i poświęcił pamięci Oeltzschnera krótkie przemówienie. Złożyli też wyrazy swego współczucia liczni przedstawiciele szybowników zagranicznych. Spowodu mgły i nisko leżących chmur dnia tego odbyły się nieliczne tylko próby lotów, zresztą bez powodzenia; wyjątek stanowi Riedel, który zdołał w niewiarygodny wprost sposób przebyć 70 km.

Nazajutrz pogoda się poprawiła. Nagrodę dnia naznaczono za 100-kilometrowy lot do Kassel. Lądowało tam 5 pilotów, podczas gdy sześciu innych zrobiło od 100 km do 200 km.

3 i 4 sierpnia warunki były dość dobre i wykonano szereg dłuższych przelotów, które muszą ustąpić jednak w cień wobec niezwykłych sensacyj dni ubiegłych.

5 sierpnia ogłoszono wyniki. W klasyfikacji indywidualnej najlepszy się okazał zmarły Oeltzschner z blisko 2000 punktów. Grupowo zwyciężyło Drezno. W cyfrach rezultaty przedstawiają się następująco:

ilość startów — 513,
max. osiągnięta wysok. — 3600 m. n. p. m.
max. czas lotu — 10 h 37',

przeloty:	140	ponad	60 km
	113	„	100 „
	30	„	150 „
	41	„	200 „
	6	„	250 „
	16	„	300 „
	9	„	400 „
	4	„	500 „

Ogólna cyfra przelotów — ok. 35 000 km. Oddziały transportowe przebyły w trakcie zawodów około 110 000 km, t. j. prawie trzykrotny obwód ziemi.

*) wskazuje szybkość wznoszenia się lub opadania.

W roku ubiegłym poraz pierwszy usłyszeliśmy termin „termika wiatrowa". Polega ona na tem, że obszary prądów wstępujących układają się w długie pasma, rozciągające się w kierunku wiatru nieraz na 50 km i więcej. Wobec tego pilot uwolniony jest od krążenia, które zabiera tak wiele czasu, lecz jest jedynym sposobem w normalnych warunkach lotu na termice. W istocie lot na termice zwykłej — to jakby ciągłe przeskoki od jednego „komina" czy „pęcherza" do drugiego — z nieodzowną stratą wysokości między niemi i niemniej nieodzownem „robieniem" jej przez krążenie w ciasnych obszarach nośnych. Przy termice wiatrowej krążenie jest naturalnie zbędne, — a siłę prądów nośnych można zużyć na zwiększenie szybkości: wiadomo, że „pikujący" szybowiec, za cenę większej szybkości opadania można uzyskać większą szybkość przelotową. Tylko dzięki tym warunkom możliwe jest otrzymanie tak dużej szybkości „podróżnej", która pozwoliłaby na przeloty o rozmiarach omawianych tu rekordów. Prof. Georgji na zeszłorocznym kongresie D. F. S. zaznaczył, że warunki do istnienia termiki wiatrowej stworzył napływ wilgotnych mas powietrza z Południowego Atlantyku. W roku bieżącym ich nie było w Europie w czasie zawodów. Ale rolę ich, wedle dr. Höhndorfa z D. F. S spełniło z powodzeniem dość wilgotne powietrze polarne. Jak się wydaje, momentem zasadniczym jest właśnie owa wilgotność powietrza, która sprawia, że prądy wstępujące zasilane są dodatkowo ciepłem, wydzielonem przez parę przy jej skraplaniu się w chmurach. W świetle tych spostrzeżeń zawodom tegorocznym przypada wartość o tyle większa, że wskazują one na rozszerzenie naszych możliwości szybowcowych, które mogą już dziś naprawdę posłużyć w sporcie lotniczym do „komunikacji międzypaństwowej".

Z drugiej strony raz jeszcze potwierdzony został pogląd, że nie tyle maszyna, ile człowiek decyduje o zwycięstwie. Rekordowy lot do Brna wykonano na czterech różnych typach: „Condor", „Rhönsperber", „Rhönadler" i „D—B 10"; ten ostatni był mocno podstarzały. Niechże to będzie przestrogą dla tych, którzy lubią twierdzić, że ich szczęśliwi rywale zawdzięczają swoje zwycięstwo sprzętowi! Dobry pilot da sobie radę i na gorszym szybowcu.

Uderzające było też, jak wielu pilotów unikało lądowań na różnych zapomnianych polanach i zagubionych zdala od dróg łączkach. Z całą świadomością starano się kończyć loty na lotnisku — i to jest wielki krok naprzód, którego znaczenia niema tu potrzeby tłumaczyć.

Nie można wreszcie przemilczeć faktu licznych lądowań poza granicami kraju. Doszło do tego, że kierownictwo zawodów widziało się zmuszonem wywiesić ogłoszenie o wymownym nagłówku „Betrifft die Flüge nach Tschechoslovakei" *). Podobnych rzeczy poza Wasserkuppe nie spotykało się dotychczas nigdzie! Kto wie, może za parę lat pilotów szybowcowych trzeba będzie zaopatrywać w międzynarodowy paszport, jaki obecnie otrzymują zawodnicy na Gordon-Bennetta!

———o———

Zawody tegoroczne sprawiły niespodziankę całemu światu. Liczni przedstawiciele zagranicy, jacy tu bawili, nie stracili czasu napróżno. Odjeżdżając z Wasserkuppe, widzieli też zapewne przyszłość szybownictwa w najwspanialszych barwach. Ale bo też teraźniejszość usprawiedliwia najbujniejsze marzenia.

Obserwator.

*) Dotyczy lotów do Czechosłowacji.

LISTOPAD 1935

Zebrał W. D. G.

1 **1935 r. — Zakończenie w m. Polichno 4-go w br.. kursu lotów żaglowych (szkolny, treningowy, wyczynowy).**

3 1914 r. — Lotnicy francuscy skutecznie bombardują kwaterę sztabu ks. Wirtembergji w Thielt koło Dixmüde (zrzucono 240 bomb).

4 1931 r. — Otwarcie Świetlicy LOPP. Im. Marszałka Piłsudskiego w m. Rakowiec ziemi wileńskiej.

1933 r. — Szef Departamentu Lotnictwa gen. pil. inż. L. Rayski na czele zespołu 5 samolotów składa wizytę Lotnictwu ZSSR w Moskwie.

1934 r. — Czytelnicy „Gazety Świątecznej" ofiarowali wojsku samolot typu „RWD-8", ufundowany przez siebie.

5 1918 r. — Powstaje 2 eskadra wywiadowcza W. P.

1918 r. — Pierwszy bojowy lot pierwszego polskiego samolotu. Odbył się nad Lwowem z załogą: pilot — ś. p. por. S. Bastyr, obserwator — por. de Beaurain.

1933 r. — Poświęcenie Kościoła Św. Krzysztofa w m. Leśna Podkowa pod Warszawą, ufundowanego przez Aerokluby i Automobilklluby.

6 1909 r. — Powstał „Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej".

1932 r. — Zostało otwarte lotnisko w Płocku, ufundowane przez Warszawski Komitet Wojewódzki LOPP.

7 1918 r. — Powstała 5 Eskadra Wywiadowcza WP i 7-a Eskadra Myśliwska im. Tadeusza Kościuszki.

1925 r. — As włoskiego lotnictwa płk. pil. Francesco markiz de Pinedo kończy raid etapowy Rzym — Australja — Tokio — Rzym (54.000 klm).

10 1932 r. — Powstała pierwsza w Polsce Sekcja Szybowcowa Pań przy Aeroklubie Poznańskim.

1924 r. — Powstał Komitet Pow. L. O. P. P. w Horochowie Wołyńskim.

1913 r. — ppłk. dypl. obs. B. Kwieciński opatentował w Niemczech podwozie płatowca własnej konstrukcji.

11 1932 r. — Odsłonięto w Warszawie na placu Unji Lubelskiej pomnik „Poległych Lotników".

13 1932 r. — Warszawski Dyrekcyjny Komitet Kolejowy LOPP ofiarował Aeroklubowi Warszawskiemu dwa kompletne samoloty typu „RWD".

1923 r. — W Warszawie, w Łazienkach przy Pomarańczarni zginął w katastrofie lotniczej por.-pil.-obs. Szczepański Kazimierz.

18 1918 r. — W Warszawie, wystartował po raz pierwszy polski wojskowy samolot „Albatros C III" i odbył lot nad miastem, pilotowany był przez ppor. - pil. Jakubowskiego z mech. stud. Ehrenpreisem.

19 1918 r. — Por. pil. Stec przybywa samolotem z oblężonego Lwowa i składa osobiście meldunek Naczelnikowi Państwa, Marszałkowi Piłsudskiemu o przebiegu walk o Lwów.

21 1918 r. — Ppor. pil. Piechowski ginie śmiercią lotniczą jako pierwszy lotnik w Odrodzonej Ojczyźnie.

1914 r. — Angielscy lotnicy skutecznie bombardują fabrykę i halę Zeppelina we Friedrichshafen.

23 1934 r. — Jean Piccard z żoną dokonuje lotu stratosferycznego na balonie, w stanie Detroit U. S. A. osiągając wysokość 16.600 mtr.

28 1924 r. — Został zorganizowany Komitet Wojewódzki LOPP w Lublinie.

1932 r. — Powstała w Sejmie Rzplitej Polskiej „Grupa Lotnicza Posłów Sejmu i Senatorów".

1931 r. — Brytyjczyk Bert Hinckler przeleciał z Natalu do Dakaru w 22 godz.

29 1929 r. — Ameryk. komandor Ryszard Byrd zdobywa na samolocie Biegun Południowy.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

